Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/4520

10. 05. 89

Sachgebiet 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Kelly und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/4326 —

Atomkraftwerke und Tiefflug

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 9. Mai 1989 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Nach Informationen der Bundeskoordinationsstelle der Tieffluggegner beruhen 80 Prozent der Abstürze von militärischen Strahlflugzeugen auf „menschlichem Versagen". In vielen Fällen sollen die Belastungen der Piloten derart groß sein, daß sie teilweise sogar bewußtlos werden.

   Wie versteht die Bundesregierung unter diesem Aspekt die Äußerung des Bundesministers der Verteidigung: „... besteht im Notfall die Möglichkeit, das Flugzeug auf unbebautes Gebiet zu steuern"?

In der Bundesrepublik Deutschland hat sich bisher kein Unfall ereignet, der auf Bewußtlosigkeit des Luftfahrzeugführers infolge zu hoher Beschleunigungskräfte zurückzuführen ist.

2. Gibt es Untersuchungen über die einzelnen Absturzursachen? Wo und wann wurden sie veröffentlicht?

Jeder Unfall wird hinsichtlich Unfallursache und Maßnahmen zur Verhütung ähnlicher Unfälle untersucht. Eine Veröffentlichung der Untersuchungsberichte erfolgt grundsätzlich nicht.

3. Welche Abstürze sind der Bundesregierung seit 1980 bekannt, in denen die Piloten so frühzeitig den Jet verließen, daß die abstürzende Maschine noch führerlos mehr als 1 500 m zurücklegte?

Bei den meisten Abstürzen kann der tatsächliche Restflugweg eines Luftfahrzeuges (Flugweg zwischen Eintreten der Steuer-

losigkeit infolge Beschädigung oder Rettungsausstieg) nur geschätzt werden. Voraussetzung ist, daß ein Rettungsausstieg mit dem Schleudersitz über Land erfolgte, da lediglich Fundstelle des Kabinendachs (wird als erstes bei einem Rettungsausstieg abgesprengt) und Aufschlagstelle des Luftfahrzeuges als Berechnungsgrundlage zur Verfügung stehen.

Angaben sind nur möglich, wenn das Luftfahrzeug mit einem Flugschreiber ausgerüstet (gilt für die neueren Luftfahrzeuge) oder während des Unfallablaufs von Bodenstellen erfaßt war. Die Anzahl der für eine Restflugwegberechnung verwertbaren Unfälle ist deshalb sehr gering. Seit 1980 sind drei Unfälle bekannt, bei denen die Restflugstrecke mehr als 1,5 km betrug.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des Bundesministers der Verteidigung: „Im übrigen sind Atomkraftwerke baulich gegen einen direkten Aufprall abgesichert", wenn sie selbst zugibt, daß einige überhaupt nicht und andere nur bis zu einem bestimmten Aufprallgewicht geschützt sind?

Auch bei älteren Kernkraftwerken ist durch Ausführung und Anordnung der Bauwerke ein gewisser Schutz gegen Einwirkungen durch Flugzeugabsturz gegeben.

Dieser Schutz ist im Rahmen der Nachrüstmaßnahmen weiter verbessert worden. Zu nennen ist hier insbesondere das gegen Einwirkung von außen geschützte Notstandssystem.

5. Warum beruhen die Berechnungen für die Auslegung eines Atomkraftwerkes auf einer angenommenen Absturzgeschwindigkeit von 745 km/h, wenn die „Planungsgeschwindigkeit" eines Phantom-Kampfflugzeuges bei 835 km/h und die „Endanfluggeschwindigkeit" sogar bei 890 km/h liegen?

Geschwindigkeiten von mehr als 750 km/h können nur bei flugfähigen Luftfahrzeugen und ordnungsgemäß arbeitenden Luftfahrzeugsystemen und Triebwerken gehalten werden.

Ein Absturz setzt Verlust der Flugfähigkeit voraus infolge äußerer Beschädigung, Ausfall von Flugzeugsystemen oder Triebwerken oder Verlassen des aerodynamischen Leistungsbereichs. Es ist davon auszugehen, daß sich in diesen Fällen die Geschwindigkeit auf weniger als 750 km/h verringern wird.

6. Warum beruhen die Berechnungen für die Auslegung von Atomkraftwerken auf dem angenommenen Aufprallgewicht von 20 t, wo das gleiche Flugzeug ein maximales Startgewicht von 28 t hat und eine F-15 sogar bis zu 30 t?

Üben die Piloten nie unter realistischen Bedingungen, d. h. mit kompletter Waffenladung und voller Betankung?

Das maximale Gewicht eines Luftfahrzeuges umfaßt volle Treibstoffzuladung und Lasten an allen Außenstationen.

Bei Modellierung des Ereignisfalles „Flugzeugabsturz" wurde davon ausgegangen, daß

- zum Zeitpunkt eines Absturzes nicht mehr das maximal-mögliche Gewicht vorhanden ist (verbrauchter Treibstoff), selbst wenn der Start mit maximaler Zuladung erfolgte,
- im wesentlichen die starre Masse eines Luftfahrzeuges für die Lasteinleitung wirksam ist.

7. Sind alle bundesdeutschen Atomkraftwerke in den entsprechenden Tiefflugkarten eingezeichnet?

   Läßt sich anhand des Symbols erkennen, daß es sich bei den Objekten um Atomkraftwerke handelt?

Kernkraftwerke werden in den Navigationskarten durch eine Raute in einem Kreis gekennzeichnet.

8. Nach Angaben der Bundeskoordinationsstelle der Tieffluggegner soll sich in unmittelbarer Nähe des AKW Biblis eine 75 m Tiefstflugschneise befinden, die „Verbindungsstrecke 19".

   Gibt es diese Tiefstflugstrecken wirklich?

   Werden sie noch genutzt?

   Falls nicht, warum sind sie dann in den neuesten Karten eingezeichnet?

Die in früheren Karten eingezeichneten Verbindungsstrecken 75 m sind deaktiviert worden.

Sie sind in der neuesten Ausgabe der Navigationskarte 1 : 500 000 nicht mehr enthalten.

9. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, daß am 17. Februar 1989 eine F-16 über das AKW Gundremmingen flog, wenn die Piloten dieses „bei der Vorbereitung von Tiefflügen aussparen"?

Die F-16 ist in 700 m Abstand und in 500 m Höhe am Kernkraftwerk vorbeigeflogen.

Die Untersuchung, warum die geltenden Mindestabstände von 1,5 km seitlich und 600 m vertikal nicht eingehalten wurden, ist noch nicht abgeschlossen.

10. Wann und wie wurden die Alliierten darüber informiert, daß es eine erweiterte Schutzzone für AKW gibt?

Die verbündeten Streitkräfte sind mit Fernschreiben vom 30. November 1988 über die ab 5. Dezember 1988 geltenden Mindestabstände unterrichtet worden.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333